

(席上提交)

2009 年 4 月 23 日會議
討論文件

元朗區區議會

西鐵元朗站已批核的物業發展項目的檢討

目的

本文件旨在向議員介紹政府與香港鐵路有限公司(港鐵)就西鐵元朗站已批核的物業發展項目所進行的檢討及建議修訂方案。

背景

2. 行政長官在 2007 至 08 年《施政報告》中公布，我們會檢討西鐵南昌站和元朗站已批核的上蓋物業發展項目，從而減低有關物業項目的發展密度。發展局(在規劃署提供支援下)一直都與香港鐵路有限公司(港鐵)緊密合作，檢討西鐵南昌站和元朗站兩個已批核方案，以期減低有關物業項目的發展密度。

已批核方案

3. 西鐵元朗站的物業發展項目所在地帶，在元朗分區計劃大綱核准圖編號 S/YL/18 上被劃為「綜合發展區」(見附件一的用地位置圖)。最近期的總綱發展藍圖(申請編號 A/YL/125)已在 2005 年 1 月 28 日獲城市規劃委員會(下稱「城規會」)批准(已批核方案)。已批核方案包括兩部分，分別是南北面用地，合共興建 9 座住宅大廈。5 座坐落於現有元朗站大堂之上北面用地，建築物高度由主水平基準以上 110.05 米至 149.25 米；另外 4 座大廈坐落在南面用地，建於 3 層高的平台之上，平台包括商場、停車場、一個公共交通交匯處，建築物高度為主水平基準以上 160.5 米至 174.5 米(見附件二已批核方案圖)。已批核方案涉及的總樓面面積為 160 842 平方米，可提供 2 214 個住宅單位，總地積比率為 4.64 倍。

檢討所考慮的基本因素

4. 港鐵與規劃署及其他相關的政府政策局和部門合作，進行全面檢討，以期改善西鐵元朗站物業發展方案，達致下述主要目標：

- (a) 減少整體的建築物體積、引入通風廊／景觀廊，並調整樓宇排列，以增加附近建築物的空氣流通和改善景觀看透度；
- (b) 提供休憩空間及採用其他城市設計措施如後退／階梯式平台設計和提供「通風窗口」等，以改善居住環境的質素；
- (c) 將鐵路上蓋物業的房屋供應維持在合理水平，以滿足社會需要；鼓勵乘坐鐵路以改善路面交通擠塞情況及減少環境污染，達致可持續發展的規劃理念；以及
- (d) 在減低物業發展密度與善用有限的土地資源之間取得平衡。

5. 為符合上述目標，我們已考慮了不同改善方案，當中亦考慮到多方面因素，包括用地的特點、技術可行性及已建的項目預備工程。我們已針對不同的技術限制，探討可改善的空間，制訂可推薦的修訂方案。

西鐵元朗站的建議修訂方案

6. 至於元朗站發展項目，考慮到上文第 4 到 5 段的目標及因素，我們建議減少在已批核方案中最近新元朗中心的兩座住宅大廈（分別坐落於南北面的用地），合計可減少的總樓面面積為 24 480 平方米（見附件二的建議修訂方案圖）。建議修訂方案的主要改善措施摘述如下：

- (一) 減少總樓面面積及地積比率：整體總樓面面積減少 15%，由 160 842 平方米減至 136 362 平方米；地積比率由 4.64 倍減至約 3.93 倍；住宅單位減少 456 個（由 2 214 個減至 1 758 個），較已批核方案減少約 21%；

- (二) 優化通風廊／景觀廊：減少兩座住宅大廈後，北面用地會提供一道寬約 130 米(在 3 座與 5 座之間)的通風廊及景觀廊；並在南面用地 3 座大廈之間提供兩道分別寬約 30 米(在 6 座與 8 座之間)及 18 米(在 8 座與 9 座之間)的通風廊及景觀廊；這將有助改善新元朗中心的密封效應(見附件三建議修訂方案示意圖)；
- (三) 降低建築物高度：北面用地的建築物高度由主水平基準以上 110.05 米至 149.25 米降至主水平基準以上 106.85 米至 142.85 米；而南面用地的建築物高度由主水平基準以上 160.5 米至 174.5 米降至主水平基準以上 158 米至 167 米，建築物高度減少約 3 米至 10.9 米，有助改善建築物在景觀方面的影響；
- (四) 降低平台高度：將已批核方案內南面用地平台內的整層停車場取消，並以兩層地庫停車場取代，使南面用地的平台高度降至較新元朗中心的平台低約 11 米。把原先按規劃位於南面用地地面的公共交通交匯處遷移¹亦有助降低平台高度，並可騰出空間興建露天廣場及社區設施；
- (五) 加強空氣流通：根據港鐵進行的空氣流通評估，引入通風廊和降低南面用地平台高度後，新元朗中心平台的通風情況(以風速率計算)會較已批核方案改善 13%；
- (六) 改善城市設計：在南面用地增設約 1 200 平方米的露天廣場，並在地面加入約 30 米闊的通風窗口，以改善空氣流通和園景設施(見附件四的露天廣場示意圖)；以及
- (七) 提供政府、團體及社區設施：會在南面平台地面預留總樓面面積約 1 600 平方米供社區用途。實際用途須待與有關政府部門商議後決定。

¹ 遷移南面用地的公共交通交匯處，當中牽涉到兩個方案，分別是「露天避車處方案」及「專用行人道方案」(見附件五)。

下一步

7. 當局與港鐵為制訂建議修訂方案進行了廣泛而深入的工作。我們相信已因應各項目標取得適當平衡。當局與港鐵已力求回應市民對享有更佳居住環境的期望，並在提供鐵路上蓋住屋單位、項目在推行上的可行性和善用珍貴之土地資源等因素之間作出合理的平衡。

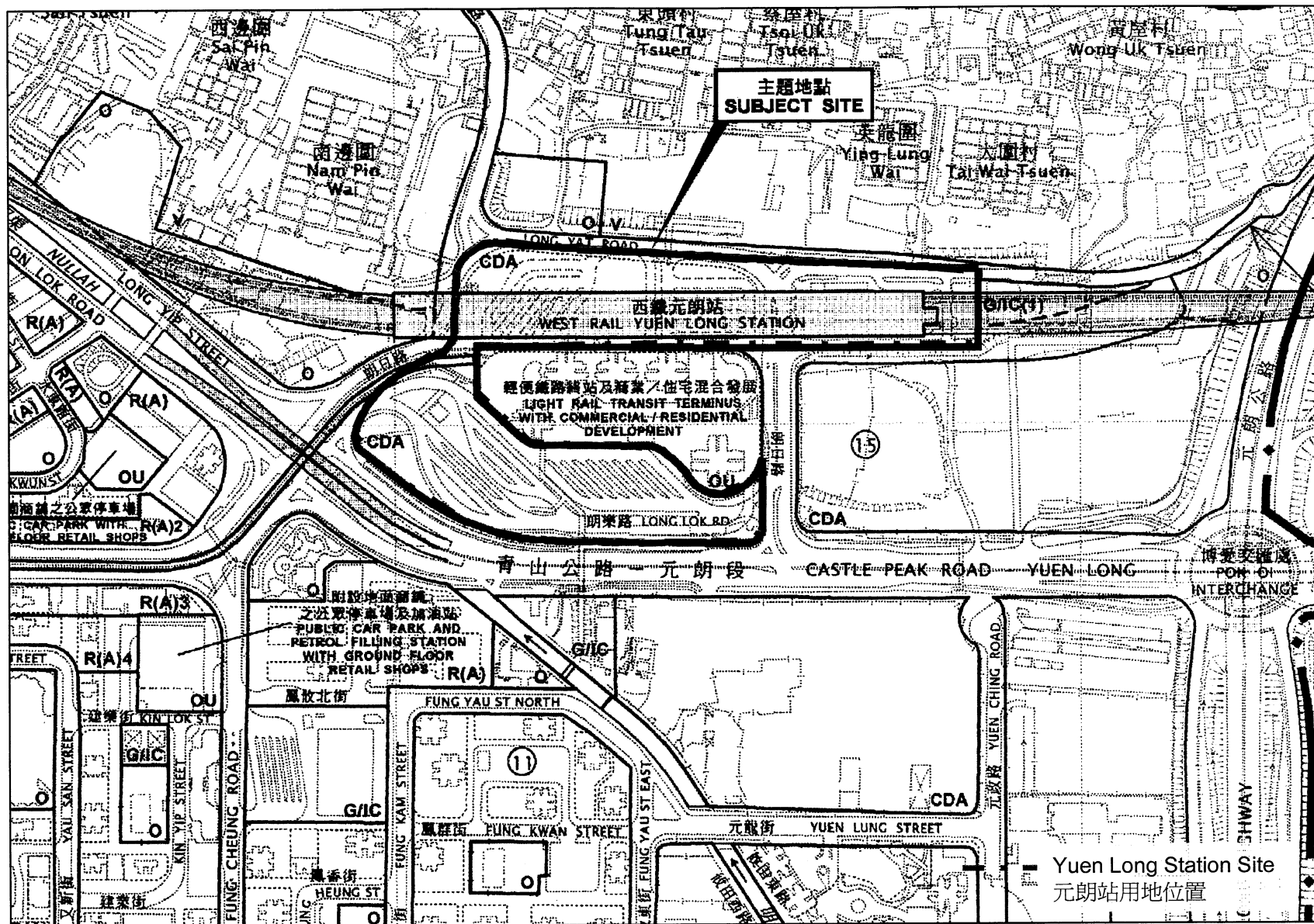
8. 當局與港鐵於 2009 年 3 月 18 日出席十八鄉鄉事委員會執行委員會會議；向委員介紹西鐵元朗站物業發展的建議修訂方案並聆聽村民的意見。當日會議亦邀請了「七村聯席會議」（包括南邊圍、東頭村及蔡屋村；以及英龍圍、山貝村、黃屋村、大圍村）的村代表出席。當局與港鐵繼而於 2009 年 3 月 23 日出席新元朗中心業主立案法團委員會會議，向委員介紹元朗站上蓋物業發展的建議修訂方案，並聆聽各委員對發展計劃的意見。我們現正考慮及檢視村民與居民所提出的意見及關注。

9. 經進行諮詢後，港鐵會確定方案，並準備所需文件，以便正式提交城規會審議。西鐵元朗站的物業發展項目則預計約在 2011 年施工，2016 年左右完工。上述暫定時間表會因應配合行政長官在 2008 至 09 年《施政報告》中強調需穩定樓市的政策方向作出調整。

徵詢意見

10. 歡迎議員就本文件發表意見。

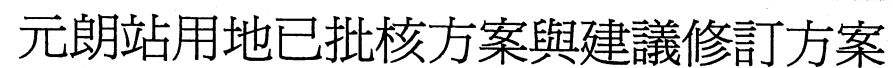
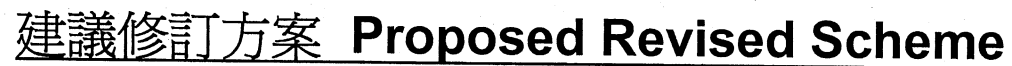
發展局 規劃署 香港鐵路有限公司
2009 年 4 月



(取自元朗分區計劃大綱核准圖編號S/YL/18)
(Extracted from Approved Yuen Long OZP No. S/YL/18)

元朗站用地位置圖
Yuen Long Station Site – Site Plan

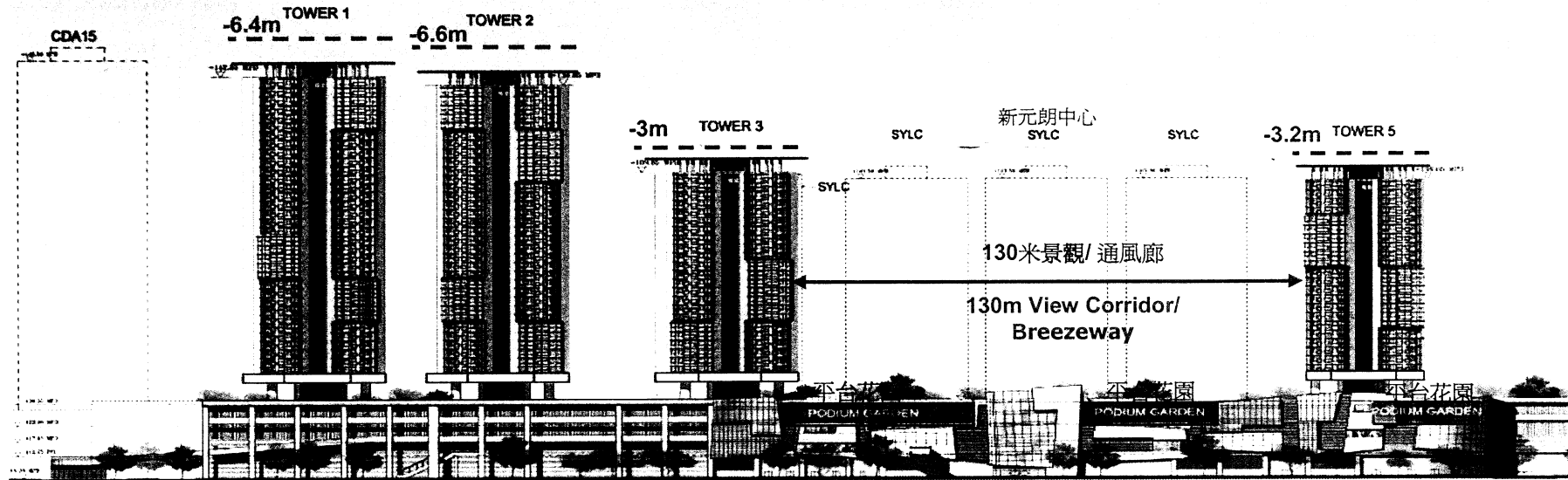
附件二



Yuen Long Station Site – Approved Scheme and Proposed Revised Scheme

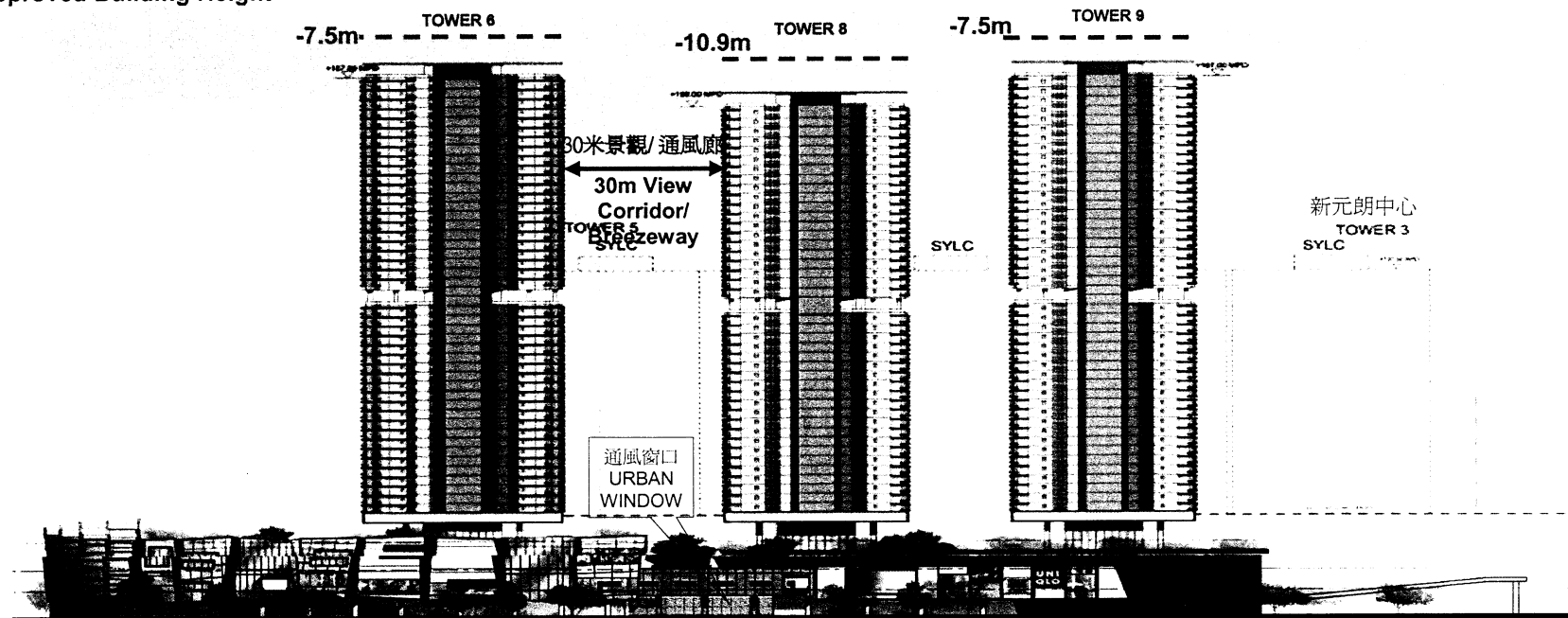
北面用地 Northern Site

附件三



-- 已批核樓宇高度
Approved Building Height

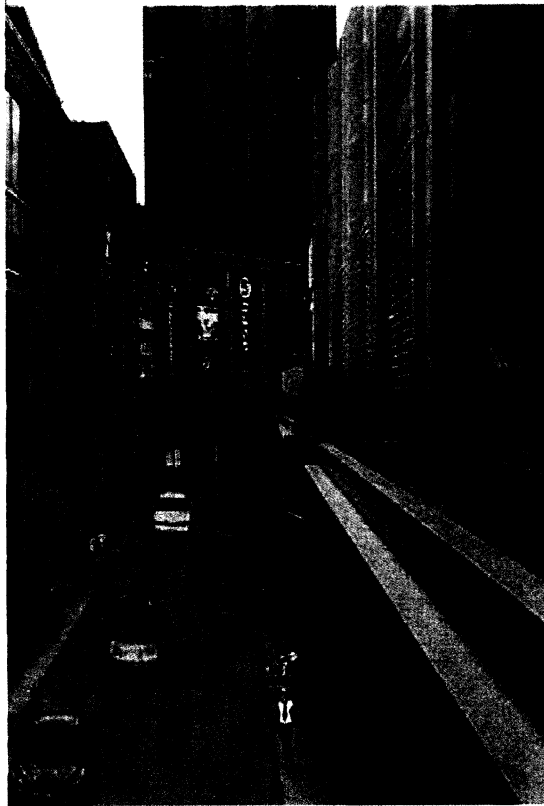
南面用地 Southern Site



元朗站用地建議修訂方案示意圖

Yuen Long Station Site – Indicative Image of Proposed Revised Scheme

已批核方案
Approved Scheme



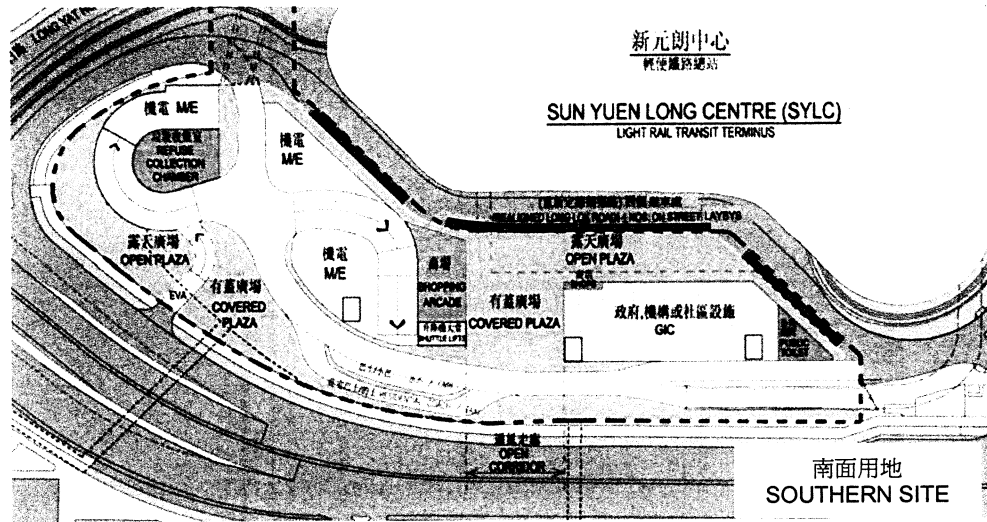
建議修訂方案
Proposed Revised Scheme



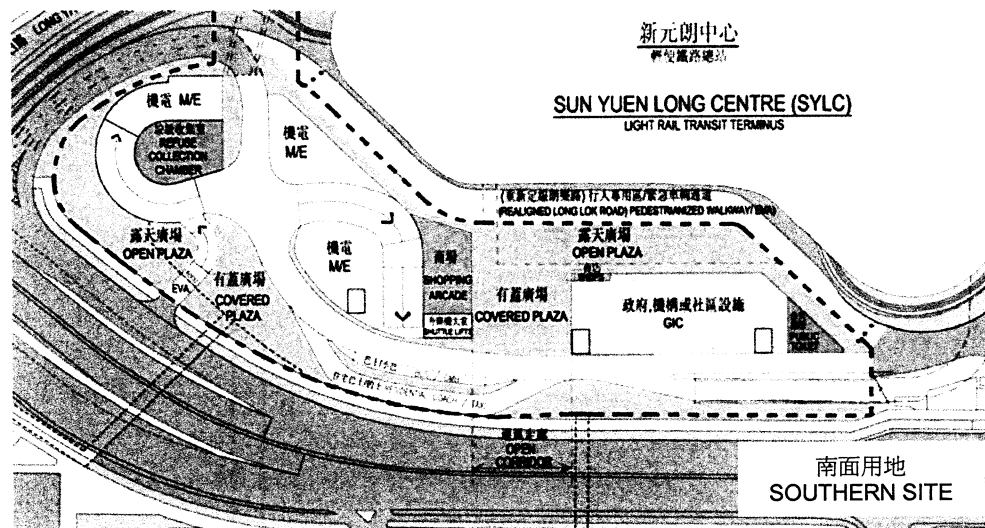
元朗站用地建議修訂方案中南面用地內的露天廣場示意圖
Yuen Long Station Site – Indicative Image of Open Plaza on Southern Site in the Proposed Revised Scheme

Open-air Laybys Option 露天避車處方案

附件五



Pedestrianized Walkway Option 專用行人道方案



「露天避車處方案」及「專用行人道方案」

「露天避車處方案」牽涉到取消南面用地的公共交通交匯處，然後在南面用地與新元朗中心之間重新定線的朗樂道路旁設置4組露天避車處，每個避車處長40米，供專利巴士和綠色專線小巴使用。

2. 「專用行人道方案」則是遷移現有的公共交通交匯處，與附近第15區的綜合發展區用地(即YOHO Town第3期)的核准總綱發展藍圖內擬建的交通交匯處合併，並在新元朗中心與南面用地之間的一段朗樂道改建成「不設行車的露天廣場」。由附近第15區的綜合發展區交通交匯處駛出的巴士和綠色專線小巴會經由一條地面行車道駛經並停站於南面用地平台層地下。

3. 兩個方案各有其優點。如採用「露天避車處方案」，南面用地公共交通交匯處的巴士及綠色專線小巴現行服務水平及路線會維持不變。南面用地的平台層較核准計劃可降低7.7米，及較新元朗中心的平台低約13.5米；而由於「專用行人道方案」平台層需要預留空間，以便駛經行車道的雙層巴士通過，故平台層較核准計劃只可降低5.2米，及較新元朗中心的平台低約11米(見文件第6(四)段)。

4. 如採用「專用行人道方案」則可在露天廣場提供相連的專用行人道，使建議的露天廣場更為完善，相比之下，「露天避車處方案」從環境、規劃及城市設計角度來說，其吸引力會稍遜。不過，採用「專用行人道方案」需要同時實施一些交通協調措施。